

L'intervista Delrio: «Quest'anno pronti 4,5 miliardi per rinnovare il parco mezzi pubblici»



Umberto Mancini

«**L**e priorità - dice il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio al Messaggero - sono i pendolari e il potenziamento dei trasporti pubblici locali, con il rinnovo del parco bus, il più obsoleto d'Europa, con un piano da 4,5 miliardi».

Apag. 5

Il governo

L'intervista **Graziano Delrio**

«Pendolari e nuovi bus, ecco le priorità del 2017»

► Il ministro delle Infrastrutture:
4,5 miliardi per i mezzi pubblici

► «Alta Velocità sulla Napoli-Bari,
cantieri per Jonica e Orte-Mestre»

L'agenda del Ministro

	1 Alta Velocità Napoli-Bari		5 Manutenzione straordinaria della Orte Mestre
	2 Le opere transfrontaliere come i tunnel del Brennero e Terzo Valico		6 Il piano «Ferro» regionale da oltre 2 miliardi e il nuovo piano per le metropolitane da 1,2 miliardi
	3 La stazione alta velocità di Afragola		7 Rinnovo del parco mezzi pubblici: 4,5 miliardi di euro
	4 La Jonica		

Rfi, che si occupa di infrastrutture ferroviarie, investirà nel 2017 oltre 4,6 miliardi Anas investirà 2,6 miliardi nel 2017

Sono state stanziare risorse per far partire i cantieri per 4,5 miliardi, di cui 3,5 per i privati. Ma è possibile aumentare ancora i fondi se necessario **TERREMOTO**

INSIEME ALLE REGIONI POTENZIEREMO IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E MIGLIOREREMO LA QUALITÀ DEL SERVIZIO PER IL CITTADINO

LE FERROVIE DELLO STATO POSSONO SALVARE L'ATAC? IL GRUPPO È PRONTO A COLLABORARE MA SPETTA ALLA RAGGI DECIDERE LA STRATEGIA

IL PONTE SULLO STRETTO? SE NE PUÒ RAGIONARE NELL'AMBITO DEL CORRIDOIO NAPOLI-PALERMO ANALIZZANDO COSTI E BENEFICI NEL DETTAGLIO

IL MATRIMONIO ANAS-FS NON È ANCORA DEFUNTO PER ALITALIA L'ESECUTIVO HA FATTO MOLTO ED ORA BISOGNA AFFRONTARE I PROBLEMI STRUTTURALI

Ministro Graziano Delrio, partiamo dalle priorità del 2017: che obiettivi vi siete dati per questo scorcio di legislatura? E quali ostacoli vanno superati?

«Nel 2016 abbiamo messo molte scelte per infrastrutture e trasporti sulla buona strada. Grazie all'impostazione strategica data con la "struttura tecnica di missione" e alla filosofia dettagliata nel codice degli Appalti: opere utili, interventi per valorizzare l'esistente, oltre alla programmazione delle infrastrutture da realizzare e con finanziamenti e

tempi certi. E poi abbiamo favorito il trasporto sostenibile con la "cura" del ferro. Concretamente questo significa che molte opere sono ben avviate: i cantieri e la spesa procederanno nel 2017. Senza intoppi».

Scendiamo nei dettagli. Di che opere parliamo?

«Penso ai corridoi europei come l'Alta Velocità Napoli-Bari e alle opere transfrontaliere come i tunnel del Brennero e il Terzo Valico. Abbiamo chiuso il 2016 con l'inaugurazione della Salerno-Reggio Calabria e dell'Alta Velocità Milano-Brescia, mentre nel 2017 aprirà la stazione

per l'Alta velocità di Afragola, i cui cantieri abbiamo sbloccato nel 2015. Tra le opere principali di Anas, che ha appena completato la Quadrilate-



ro, ci saranno la Ionica e la manutenzione straordinaria della Orte Mestre. Un programma importante».

E sul fronte delle Ferrovie dello Stato?

«Con Rfi è stato inaugurato il collegamento ferroviario del porto di Livorno, completando un ultimo miglio fondamentale per la logistica, visto che abbiamo l'obiettivo di spostare il 30% delle merci dalla gomma al ferro nei prossimi tre anni e, dal 2018, quello di utilizzare la linea alta velocità anche per il trasporto merci. La lista potrebbe continuare a lungo soprattutto ricordando il "D Day" degli investimenti che, con la delibera del Cipe del 10 ottobre, ha ripartito 28 miliardi di Fsc (Fondi per lo sviluppo e la coesione), di cui ben 11,5 alle infrastrutture, superando la frammentazione dei 22 mila interventi come era avvenuto nel ciclo 2007-2013».

C'è poi il piano con le Regioni che definisce, una volta per tutte, le linee strategiche sul territorio.

«La priorità principale è il potenziamento del trasporto pubblico nelle città e per i pendolari per cui abbiamo concluso accordi di programma con le Regioni. L'obiettivo è migliorare i servizi. I risultati cominciano a vedersi, ma dobbiamo fare ancora molto. Il piano "Ferro" regionale da oltre 2 miliardi e il nuovo piano per le metropolitane da 1,2 miliardi daranno una grossa mano a spostare la mobilità nelle città verso il mezzo pubblico. Già oggi il tram di Palermo o la metro di Catania o la bellezza della metro di Napoli, tutti graditissimi dai cittadini, sono segni della direzione giusta».

Per la prima volta, dopo tante incomprensioni, c'è stata una concertazione fruttuosa con le Regioni?

«Tutte le infrastrutture da costruire nei prossimi anni per la prima volta in Italia sono state scelte in base a priorità discusse con le Regioni e comprese nei contratti di programma di Anas ed Rfi, cioè in piani e programmi pluriennali. Adesso facciamo in modo di essere rapidi a realizzare: i risultati del 2016 ci dicono che con trasparenza e regole semplici ce la facciamo».

Ci sarà spazio anche per il Ponte

sulle Stretto o i soldi serviranno per la messa in sicurezza del nostro territorio?

«La messa in sicurezza del territorio è la priorità insieme al miglioramento dei servizi pubblici di trasporto a Sud. Per questo abbiamo moltiplicato gli investimenti in cura e manutenzione. Come detto più volte, del Ponte si potrà ragionare nell'ambito del

corridoio Napoli-Palermo ad alta velocità, cioè in base a una valutazione di costi e benefici e con la procedura del dibattito pubblico».

Il vero tema resta quello del trasporto pubblico locale e del rinnovo dei mezzi. A che punto siamo? Che cosa accadrà durante il 2017?

«Il parco mezzi pub-

blici italiani su gomma è il più vecchio e inquinante d'Europa. Bisogna cambiare. Ne va della qualità del servizio ai cittadini e dell'aria nelle nostre città. Ci siamo posti il problema già nel 2016 e abbiamo a disposizione, come cofinanziamenti agli enti locali, 700 milioni di euro. Ora siamo pronti per il decreto che permette di mandare a gara l'acquisto di autobus in quote regionali per un valore di oltre 3.700 milioni, previsti dalla legge di Stabilità 2017, dal 2019 al 2033. Quindi quasi 4,5 miliardi di euro per il più grande ricambio di mezzi pubblici mai fatto finora in Italia. Una vera rivoluzione».

Passiamo al matrimonio Fs-Anas: il progetto è morto oppure no?

«Assolutamente no. Entrambe le società in questo anno rafforzeranno le proprie performance, per affrontare meglio la sfida. Rfi, che si occupa di infrastrutture ferroviarie, ha investito 2,7 miliardi nel 2014 e nel 2017 dovrebbe arrivare a quota 4,6 miliardi. L'Anas da 1,7 del 2015 passerà a 2,6 miliardi nel 2017».

Le Ferrovie dello Stato acquireranno Atac per salvarla dal falli-

mento?

«Il gruppo guidato dall'ad Renato Mazzoncin ha presentato un piano in-

dustriale ambizioso e di cui condividiamo totalmente l'impostazione: Alta velocità, sicurezza e manutenzioni, completamenti, trasporto pubblico locale e internazionalizzazione. Sono convinto che una maggiore presenza di Fs sulla rete regionale possa contribuire a incrementarne la qualità e la sicurezza. Va in questo senso, ad esempio, il rilevamento delle Ferrovie Sud Est in Puglia. Atac aveva acquistato con il Sindaco Marino 150 autobus e altri si possono mettere in cantiere: siamo sempre pronti a collaborare per aiutare i cittadini, ma è il Comune che decide le sue strategie».

Passiamo al terremoto, la missione è stata completata? Quante risorse avete impegnato e quante saranno quelle che intendete mettere a disposizione?

«Sono state stanziare risorse per far partire i cantieri per 4,5 miliardi, di cui 3,5 per i privati. Ad avanzamento della spesa, se saranno necessarie altre risorse, c'è l'impegno a reperirle. Non vanno dimenticati inoltre gli incentivi per la messa in sicurezza antisismica delle abitazioni nelle zone sismiche 1, 2 e 3 nel Paese: le detrazioni sono state aumentate e si potranno richiedere in 5 anni. Vanno dal 70 fino all'80% per edifici singoli e all'85% nei condomini. E' uno dei perni di "Casa Italia". I decreti attuativi sono pronti. Tutto procede secondo i progetti».

Dopo l'azione del governo di fine dicembre per supportare le scelte di Alitalia, come si procede ora in vista della presentazione del piano industriale?

«Insieme al presidente del Consiglio Gentiloni abbiamo lavorato con i ministri Calenda e Padoan perché gli azionisti superassero un passaggio delicato e si aprisse una nuova fase. Chiaramente i problemi che hanno portato a questa situazione sono strutturali e vanno affrontati in modo definitivo perché la compagnia possa sfruttare l'incremento di richiesta di trasporto aereo a livello nazionale e globale».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA